12e Année N° 568 — Le Numéro : 50 centimes. (Étranger : 60 centimes.) — 7 Août 1909 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

François FABER

GAGNANT DU TOUR DE FRANCE

sur bicyclette Alcyon, pneumatiques Dunlop.

(Voir pages 88 à 91.)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: EDITIONS D'ART
90, Aven. des Champs-Élysées et 9, Aven. de l'Opéra

'Abonn' : France 24 fr. — Étranger 28 fr.
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande

LES ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie PEUVENT ÊTRE LUES PAR TOUT LE MONDE

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT
PARFUM ULTRA PERSISTANT
ED. PINAUD
18, Place Vendôme. PARIS

RENEZ GARDE, Madame
s commencez à grossir, et grossir, c'est llir. Prenez donc tous les jours deux gées de THYROÏDINE BOUTY, et votre taille tera ou redeviendra svelte. — Le flacon de ragées est expédié franco par le LABORATOIRE ue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f ITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty

Cyclistes, exigez les selles marquées
INEXTENSIBLE
MEILLEURE
Chez tous les Marchands et Commissionnaires
Ce sont les meilleures, elles sont inextensibles

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

HUILE JUPITER
AD
REMIERE HUILE DU MONDE
OUR GRAISSAGE DES AUTOS

AGE-FEMME 1re cl. Pensionnaires toute Epoque
té des Seins, Epilation, Obésité. — Renseignements gratis
BARLET, 112, rue Réaumur

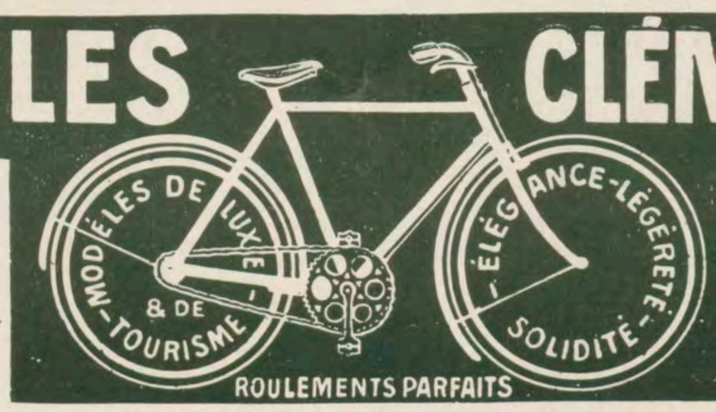
FAUTEUILS mûs par la personne assise
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Fco du Catalogue
Aucune Succursale

Photographie d'Art FEMINA
Hôtel de FEMINA BON de réduction de 5% sur les tarifs
suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

BANQUE AUTOMOBILE
SES BUREAUX ET SES HALLS D'EXPOSITION
10, Rue de Castiglione, PARIS
VENTE D'AUTOMOBILES DE TOUTES MARQUES

PRIX TRÈS AVANTAGEUX
DEMANDEZ LE GUIDE-AUTO"

L'ÉCONOMIE PAR LES PNEUS CUIRASSE CANNELÉE
DUNLOP
LA SÉCURITÉ PAR LES PNEUS FERRÉS CUIRASSE ARMÉE.

CYCLES CLÉMENT
Nos Modèles : "TOURISTE


"COURSE", "à 2 et 3 vitesses",
combleront les désirs de chacun
selon "son âge, ses forces et ses moyens".
Catalogue contenant l'Histoire du Cycle gratis.
Pré-Saint-Gervais (Seine)

AUTOMOBILES
F. DE BAZELAIRE. AGENT GÉNÉRAL F. JACOTIN
GARAGE PÉREIRE, 209, 211, boulevard Péreire - Téléph. 590-38

LIBRAIRIE PIERRE LAFITTE & Ce

NOUVEAUTÉS
Le VOLUME
3.50
Maurice Leblanc
L'Aiguille creuse
Tristan Bernard
Auteurs, Acteurs Spectateurs
J. Joseph-Renaud
L'Enlizé du Mont Saint-Michel

Collection Illustrée Pierre Lafitte et Cie
Le VOLUME
0.95
N° 1 :: Alphonse Daudet
Le Petit Chose
N° 2 :: Jean Richepin
Braves Gens
N° 3 :: J.-H. Rosny
Le testament volé

Les Peintres Illustres
de tous les Temps et de tous les Pays
Le VOLUME
1.95
Vient de paraître le n° 6
FRAGONARD
Déjà parus :
Vigée Lebrun, Rembrandt, Reynolds, Chardin, Velasquez

Les Editions Pierre LAFITTE et Cie peuvent être lues par tout le monde

Officiers Ministériels

Vente au Palais, à Paris, le 11 août 1909.

USINE DES CHARBONNIERS, A THIERS (Puy-de-Dôme). Fabrique de papier à la cuve et à la machine. Mise à prix : 160.000 francs. S'adresser à Me Ratier, avoué à Paris, et à Me Bouchet, notaire à Thiers.

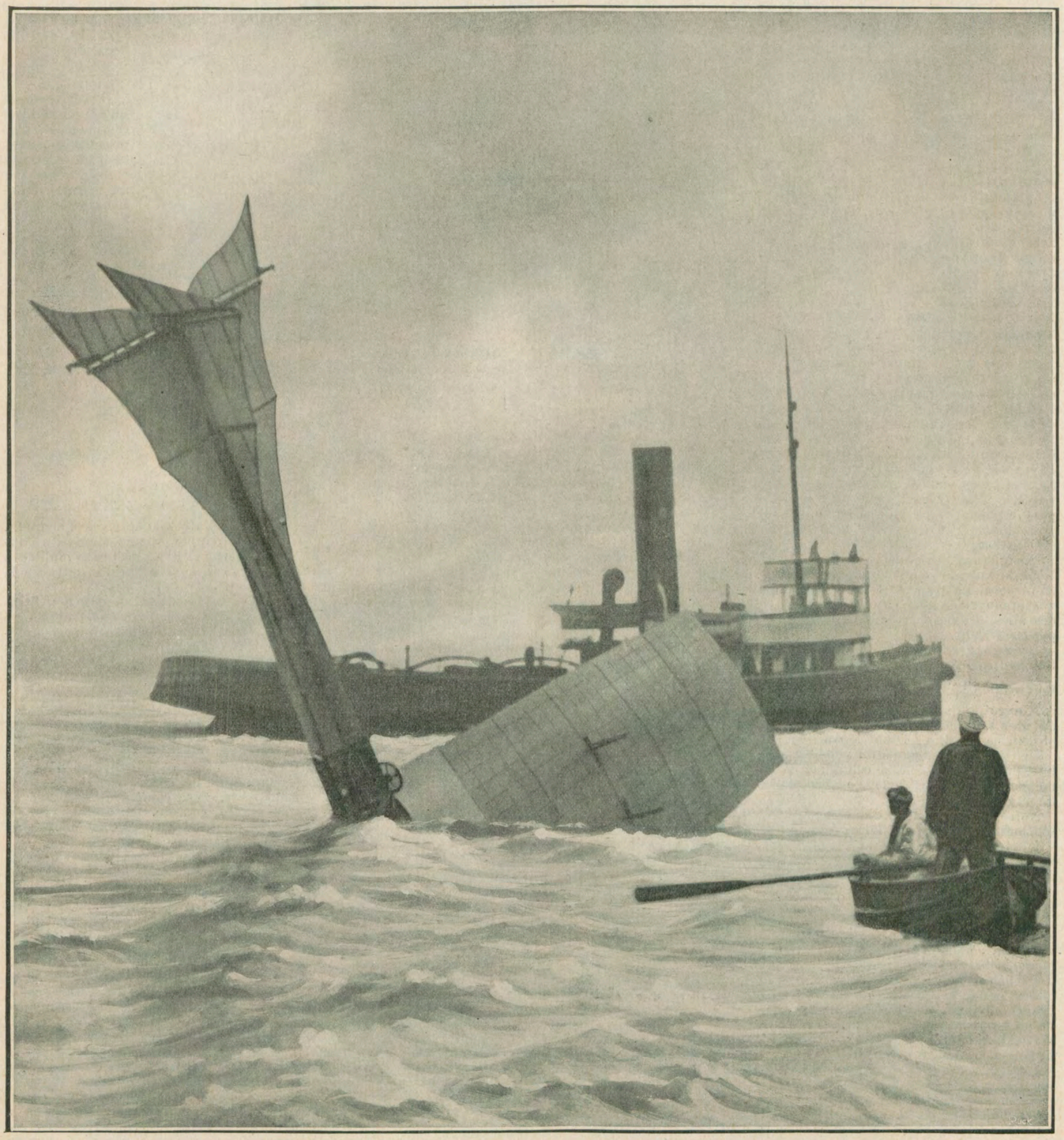
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. august 7th 1909.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numeros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

7 Août 1909 — N° 568
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Magasin de vente et d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Service des Messageries : 56, avenue du Maine
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.



Photographie de notre envoyé spécial.

L'ACCIDENT DE LATHAM & LE SAUVETAGE DE L'APPAREIL

*On sait la déplorable issue de la seconde tentative de Latham en vue de la traversée de la Manche (1). Arrivés à 500 mètres à peine de la côte anglaise, 20 minutes après avoir quitté le sol de France, à la suite d'un arrêt du moteur dû probablement à un court circuit dans les fils d'allumage causé par la pluie, l'*Antoinette VII *et son audacieux pilote furent précipités à la mer, d'où ils furent retirés par les navires français et anglais accourus sur le lieu du naufrage aérien.*

(1) Voir le supplément encarté dans notre numéro 567.

L'AÉROPLANE QUI TRAVERSA LA MANCHE

Comment il est construit, comment on le manœuvre ✍ L'hélice ✍ Le moteur Anzani trois-cylindres.

Après les récits circonstanciés de la traversée mémorable du désormais célèbre aviateur Blériot, il nous paraît utile de décrire ici dans ses grandes lignes, l'appareil sur lequel il a accompli son merveilleux voyage.

Le *Blériot XI* est un monoplan mu par un moteur Anzani de 25 chevaux à 3 cylindres. C'est le même appareil avec lequel Blériot a exécuté naguère son voyage aller et retour dans les plaines du Loiret.

D'abord, quelques mots de l'appareil, nous parlerons ensuite de l'hélice et du moteur.

La sustentation L'appareil se compose essentiellement d'un corps fuselé qui contient le moteur, les organes divers, réservoirs, etc., et l'aviateur lui-même ; sur ce corps, sont fixées deux ailes recouvertes de tissu caoutchouté.

L'oiseau a en tout 7 m. 80 d'envergure. La longueur moyenne des ailes est sensiblement 2 mètres, d'où une surface portante de 14 mètres carrés. Remarquons, en passant, combien petite est cette surface, si on la compare à celle des appareils biplans, Wright ou Farman. Une étude expérimentale approfondie de la surface donnant un rendement s stentateur maximum, a permis de réduire les ailes de cette façon inusitée. D'où un double avantage : l'appareil, moins volumineux et moins sensible aux coups de vent et aux remous de l'atmosphère, et d'autre part, la rigidité est obtenue plus aisément et, par conséquent, avec un poids moindre. Or, on sait combien le poids est hostile aux envolées !...

Les ailerons latéraux que nous étions accoutumés à voir dans les monoplans Blériot ont ici disparu. La stabilité transversale est obtenue au moyen du gauchissement des extrémités des ailes, préconisé avec tant de compétence par les Wright.

Deux gouvernails de profondeur et de direction sont placés en arrière de l'appareil.

La direction L'appareil *Blériot XI* a ceci de remarquable, qu'il peut être conduit avec une seule main, en ce qui concerne au moins la partie « oiseau ». Comment est obtenu ce résultat ? D'une façon bien simple.

Un volant, analogue à un volant d'automobile, peut tourner comme celui-ci et commander, de la sorte, le gouvernail de direction.

Notre figure montre d'une façon très schématique, le dispositif des commandes.

L'arbre du volant s'enfonce dans une sorte de cloche B sur laquelle viennent se fixer tous les fils de commande du gouvernail de profondeur et de gauchissement des ailes.

Cette cloche est mobile en tous sens autour d'une rotule ou d'un dispositif analogue : nous le répétons, notre figure et notre description ne sont que des schémas.

Les points d'attache *a* et *b* des commandes du gouvernail de profondeur sont dans un plan vertical. Si donc, on incline l'arbre du volant d'avant en arrière, on agit sur ce gouvernail, toutes les autres commandes restent fixes (1).

Enfin, si l'on incline le volant de droite à gauche ou de gauche à droite, on agit ainsi sur les fils aboutissant en *c* et *d*, à l'extrémité d'un diamètre horizontal. Ces fils commandent le gauchissement des ailes.

(1) Pour que ce mouvement soit possible, il faut évidemment que les trois droites *ab*, *cd*, *ef*, passent par le centre de la rotule. Nous les avons séparées et déplacées pour plus de clarté dans la figure.

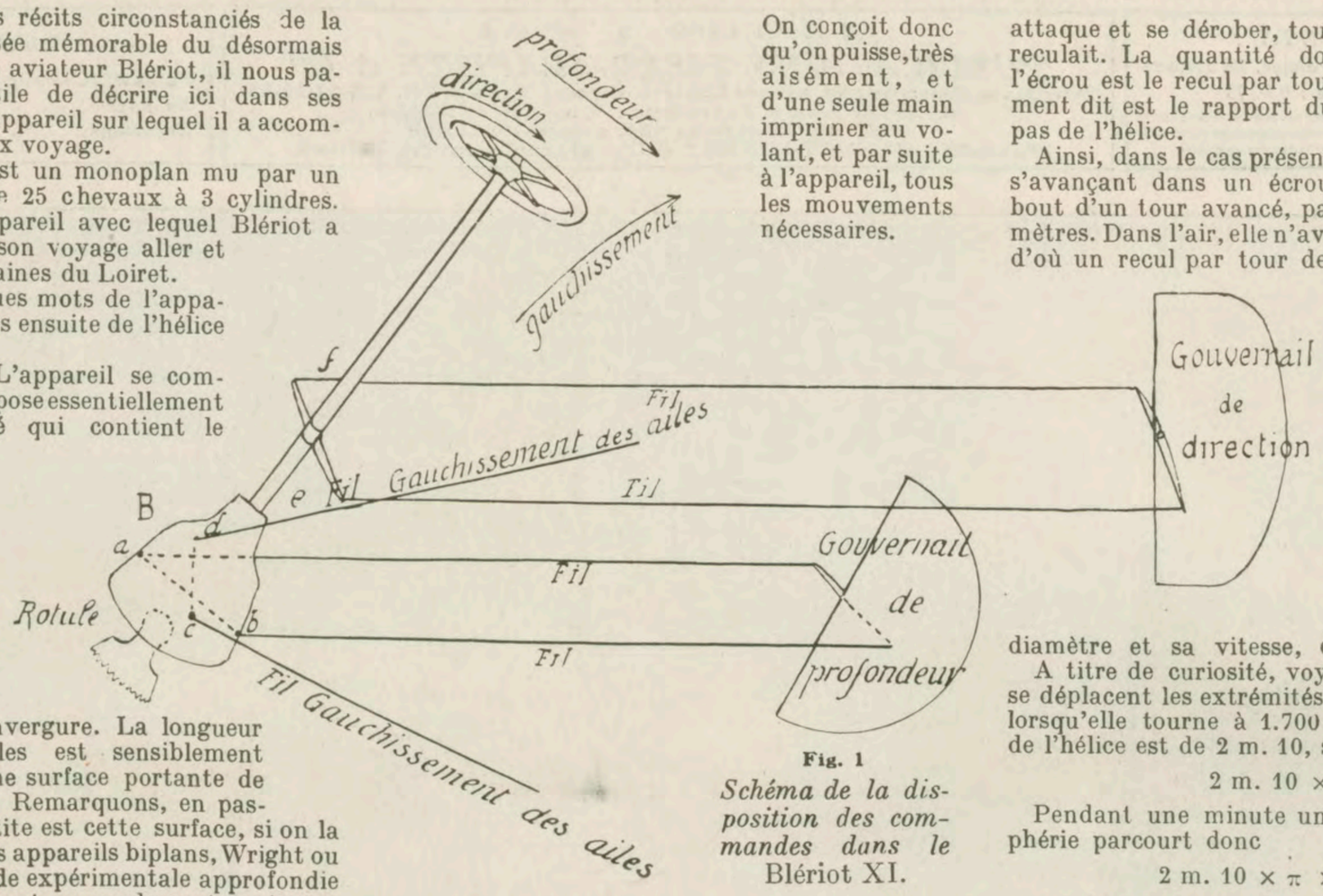


Fig. 1
Schéma de la disposition des commandes dans le Blériot XI.

On conçoit donc qu'on puisse, très aisément, et d'une seule main imprimer au volant, et par suite à l'appareil, tous les mouvements nécessaires.

L'hélice L'hélice qui actionne l'appareil est une hélice dite « intégrale » Chauvière de 2 m. 10 de diamètre. Elle tourne à grande vitesse, puisqu'elle est calée directement sur l'arbre du moteur : elle fait 1.600 à 1.700 tours par minute.

Malgré cette grande vitesse, son recul n'est que de 15 0/0. A ce propos, il est peut être utile de définir le recul.

On sait qu'une hélice est la surface même d'un filet de vis. Imaginons donc un boulon engagé dans un écrou fixe. Faisons tourner le boulon ; à chaque tour, il aura avancé d'une longueur égale à son pas.

Si l'écrou, au lieu d'être en métal est constitué par un fluide eau ou air, les choses se passeront un peu différemment : le boulon va foirer, comme disent les mécaniciens. Il n'avancera plus à chaque tour d'une longueur égale à son pas, car les filets de l'écrou vont fuir sous son attaque et se dérober, tout comme si l'écrou reculait. La quantité dont semble reculer l'écrou est le recul par tour. Le recul proprement dit est le rapport du recul par tour au pas de l'hélice.

Ainsi, dans le cas présent, l'hélice de Blériot s'avançant dans un écrou solide, aurait, au bout d'un tour avancé, par exemple, de deux mètres. Dans l'air, elle n'avance que de 1 m. 70, d'où un recul par tour de 0 m. 30, soit un recul de

$$\frac{0\text{ m. }30}{2\text{ mèt.}} = 15\ 0/0$$

Il est évident qu'on a intérêt à diminuer le plus possible la grandeur de ce recul. On y arrive par un calcul minutieux de la surface à donner à l'hélice, de son pas étant donné son diamètre et sa vitesse, etc.

A titre de curiosité, voyons à quelle vitesse se déplacent les extrémités des ailes de l'hélice, lorsqu'elle tourne à 1.700 tours. Le diamètre de l'hélice est de 2 m. 10, sa circonférence

$$2\text{ m. }10 \times \pi$$

Pendant une minute un point de sa périphérie parcourt donc

$$2\text{ m. }10 \times \pi \times 1.700$$

et pendant nne seconde

$$\frac{2\text{ m. }10\ \pi \times 1.700}{60} = 182\text{ mètres}$$

Soit pendant une heure :

$$0\text{ kilom. }182 \times 3.600 = 655\text{ kilom. }200$$

Six cent cinquante kilomètres à l'heure !...

Le moteur Le moteur Anzani, l'âme de l'appareil Blériot, est un moteur à trois cylindres calés à 60° l'un de l'autre sur la même manivelle.

La disposition la plus rationnelle des cylindres, au point de vue équilibrage et régularité du couple moteur, aurait été celle qui est représentée en 1' 2 3' sur notre figure : les axes des cylindres disposés à 120°. Mais, avec ce mode de répartition, un au moins des trois cylindres avait la tête en bas, position rendant le graissage très précaire.

Anzani a replié la partie inférieure du moteur ainsi dessiné, soit les cylindres 2' et 3' suivant l'axe *x y*, dans la position 1. 3

Le rythme de ce moteur est boiteux : les explosions ne sont, en effet, pas également espacées, comme il est aisé de s'en rendre compte. Mais aux vitesses élevées qu'il atteint, l'oreille ne perçoit qu'un ronflement continu.

Quant à l'équilibrage, il est en partie obtenu au moyen d'évidements convenablement pratiqués dans le volant.

Ce moteur, développant 25 chevaux environ, pèse environ 60 kilos en ordre de marche : pas tout à fait 2 kil. 1/2 par cheval.

L'allumage est obtenu par accumulateur et bobine : un distributeur à haute tension envoie le courant secondaire aux bougies.

Tel est, brièvement décrit, l'appareil *Blériot XI*. On sait ce dont il est capable, aussi les commandes affluent-elles chez l'heureux aviateur-constructeur.

Et dire que, dans dix ans, nous regarderons avec l'indulgente pitié qu'on a maintenant pour les vieilles voitures, cet appareil, aujourd'hui le nec plus ultra du genre.

Les cylindres ont 105 d'alésage et 120 de course. Ils sont à ailettes. Leur refroidissement est facilité par l'échappement libre à fond de course s'opérant par des trous percés à cet effet dans le cylindre.

H. Petit.

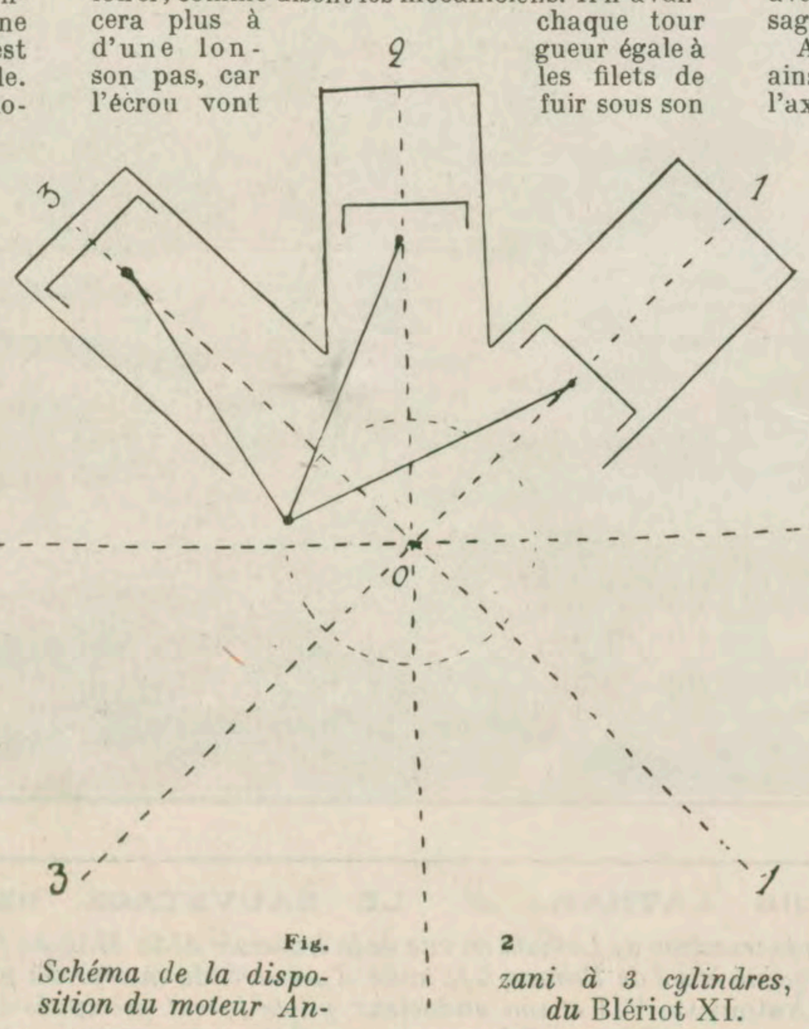


Fig. 2
Schéma de la disposition du moteur Anzani à 3 cylindres, du Blériot XI.

La Vie au Grand Air

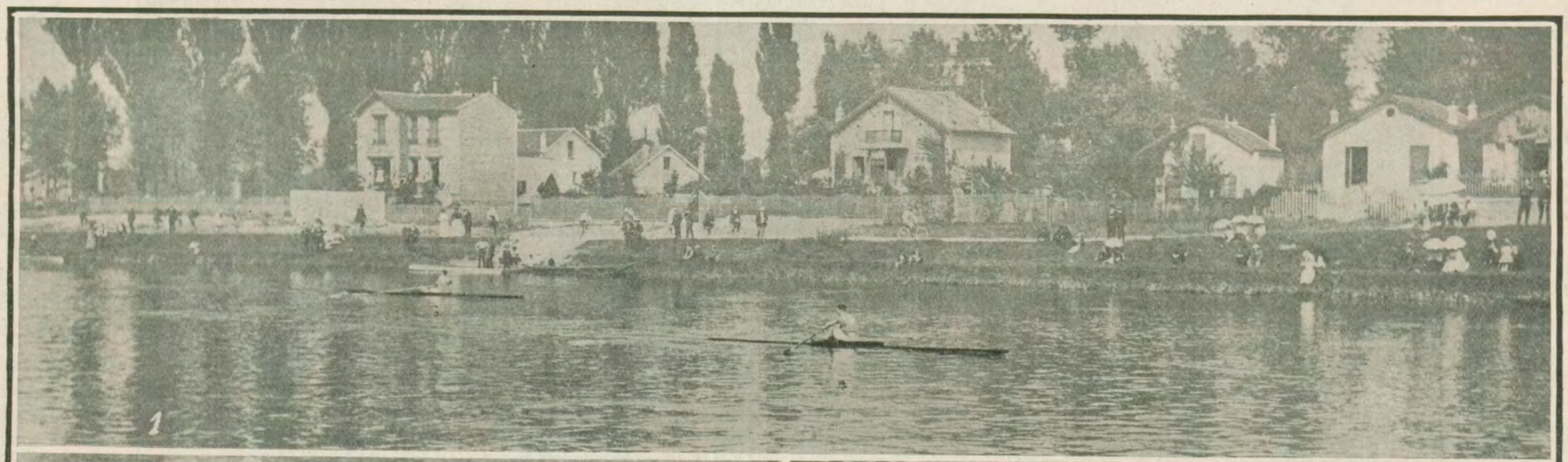
LE TOUR DE FRANCE

FRANÇOIS FABER ARRIVE PREMIER A LYON

La quatrième étape, Belfort-Lyon, fut certainement une des plus dures, la pluie et la grêle ayant fait rage pendant les 309 kilomètres du parcours. François Faber couvrit l'étape en 10 h. 44 m., précédant le second, Ménager, de plus de 10 minutes. Un kilomètre avant l'arrivée, il y avait si peu de boue, qu'elle fit sauter la chaîne du brave Faber. Bien qu'ayant abattu les 60 derniers kilomètres à une moyenne de 30 à l'heure, il n'hésita pas, et poussant sa bicyclette à la main, c'est en courant qu'il acheva l'étape. Bicyclette Alcyon. Pneus Dunlop.

Les exploits des aviateurs nous avaient contraints à négliger pendant deux numéros le Tour de France. Nous consacrons aujourd'hui cinq pages à cette grande épreuve, avec une sélection des photographies prises par notre envoyé spécial. *(Voir pages 87 à 90.)*

Les Grands Prix Internationaux de la Marne



1. P. de La Plane, vainqueur du Grand Prix des skiffs, devant Ripault. 2. Boissière et Ripault de la Société Nautique de la Marne, gagnants de la Course Internationale des double-sculls. 3. La Société Nautique de la Basse-Seine gagnante du 4 débutants, armement libre. 5. Le 8 de pointe mixte C. N. de France et S. N. de la Basse-Seine, vainqueur de la Coupe Internationale de 10.000 fr. T. T. Fontaine.

LA RAQUETTE D'OR

La *Vie au Grand Air* organise une épreuve de tennis interclubs qui se disputera le 16 août à Houlgate

Peu à peu, nous voyons la France combler la distance qui, au point de vue sportif, la sépare encore des nations américaine et anglaise. En course à pied c'est chose faite, et nos champions, tant à Londres qu'à New-York, ont glorieusement prouvé l'excellence du muscle latin. En football, nous avons réalisé depuis quelque temps d'incontestables progrès, et nos maîtres d'hier, les Anglais, en sont à envisager le jour où nous serons non seulement leurs égaux, mais peut-être des concurrents redoutables.

Le tennis, seul, ne progresse pas aussi rapidement que tous ces sports. C'est pour remédier à ce fâcheux état de choses que la *Vie au Grand Air* a eu l'idée de créer un challenge de tennis interclubs pour doubles (messieurs). Cet encouragement au sport magnifique du tennis a été apprécié comme il convenait dans tous les milieux sportifs.

Nous rappelons les principaux articles du règlement :

1° Cette Coupe, offerte par M. Pierre Lafitte, sera disputée tous les ans par les clubs de toutes les plages françaises, affiliés à l'U. S. F. S. A.

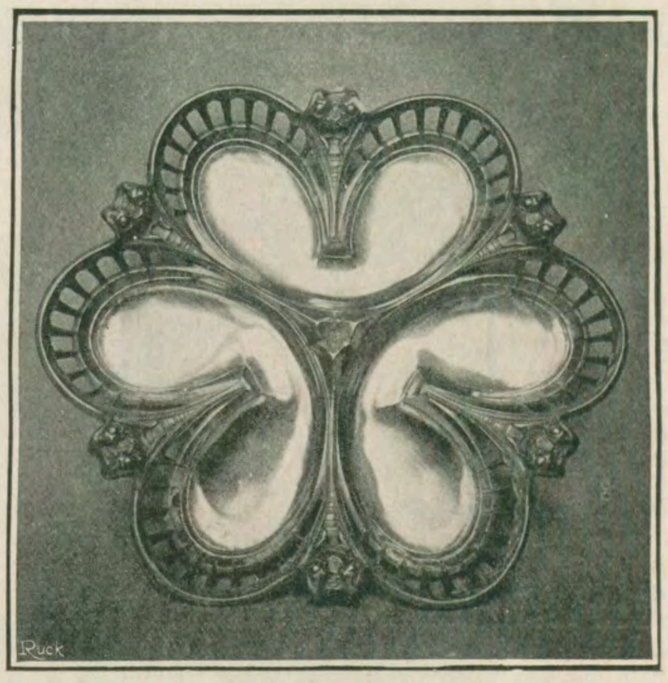
2° Chacun des clubs qualifiés mettra en ligne des équipes de doubles (messieurs) Le vainqueur sera le club dont les équipes auront obtenu le plus de points comme parties gagnées.

4° La Coupe deviendra la propriété du Club qui l'aura gagnée trois fois de suite ou quatre fois en tout.

5° Des prix individuels seront attribués aux joueurs des deux premières équipes du classement.

Adresser les engagements, avec le montant de l'entrée, fixé à 20 francs par équipe, à M. H. Dispan de Floran, secrétaire du Comité de la Raquette d'Or, 90, avenue des Champs-Elysées, à Paris. La liste des engagements sera close le 9 août à 6 heures du soir.

H. Dispan.



Le challenge de la Raquette d'Or.

Le challenge est une superbe coupe en vermeil d'une valeur de 1.000 francs, signée Bugatti.

(1) Voir le règlement complet dans notre numéro du 17 juillet.

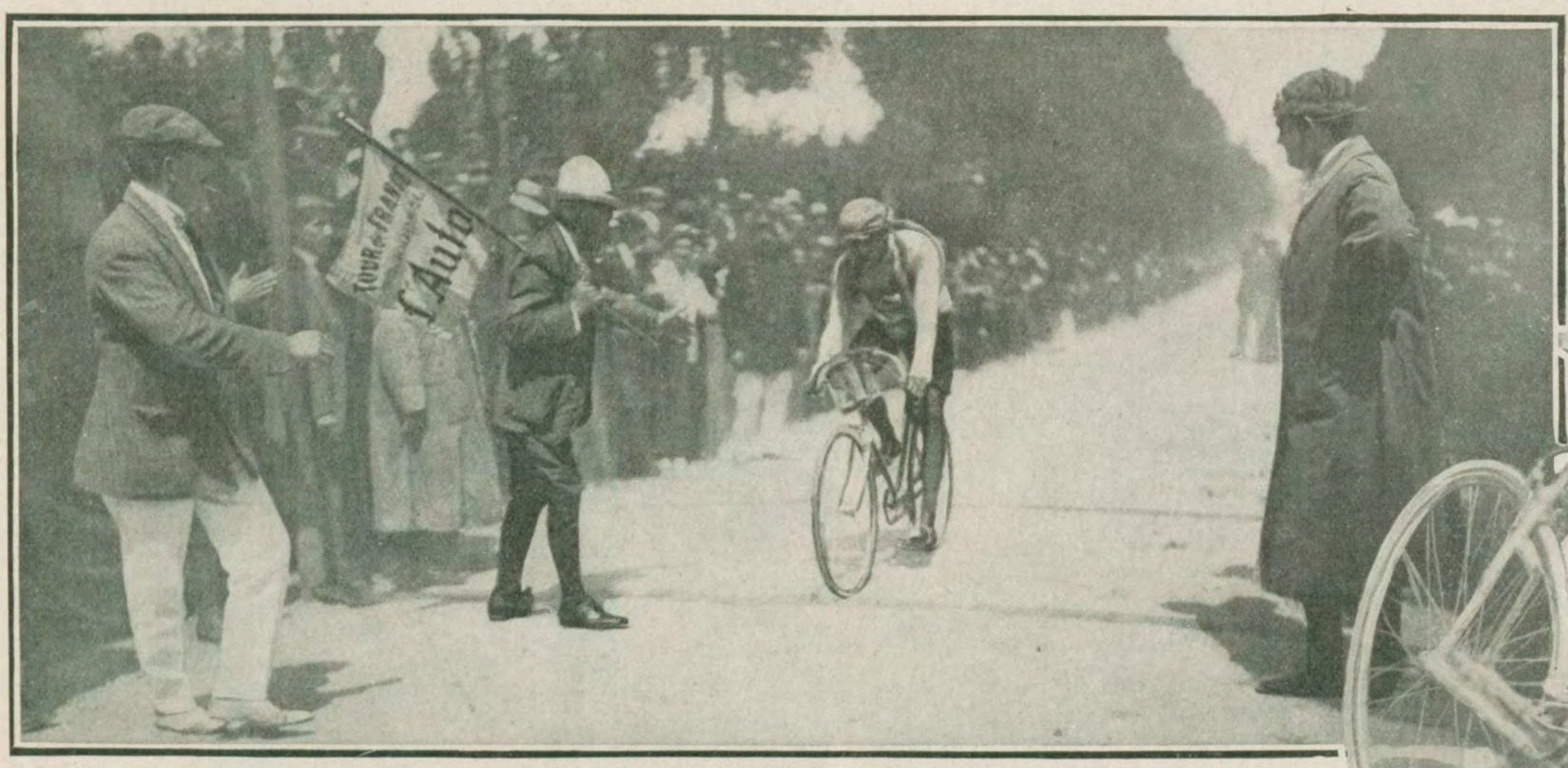
La Vie au Grand Air

LE TRIOMPHE DE BLÉRIOT

LE BANQUET DE L'AÉRO-CLUB

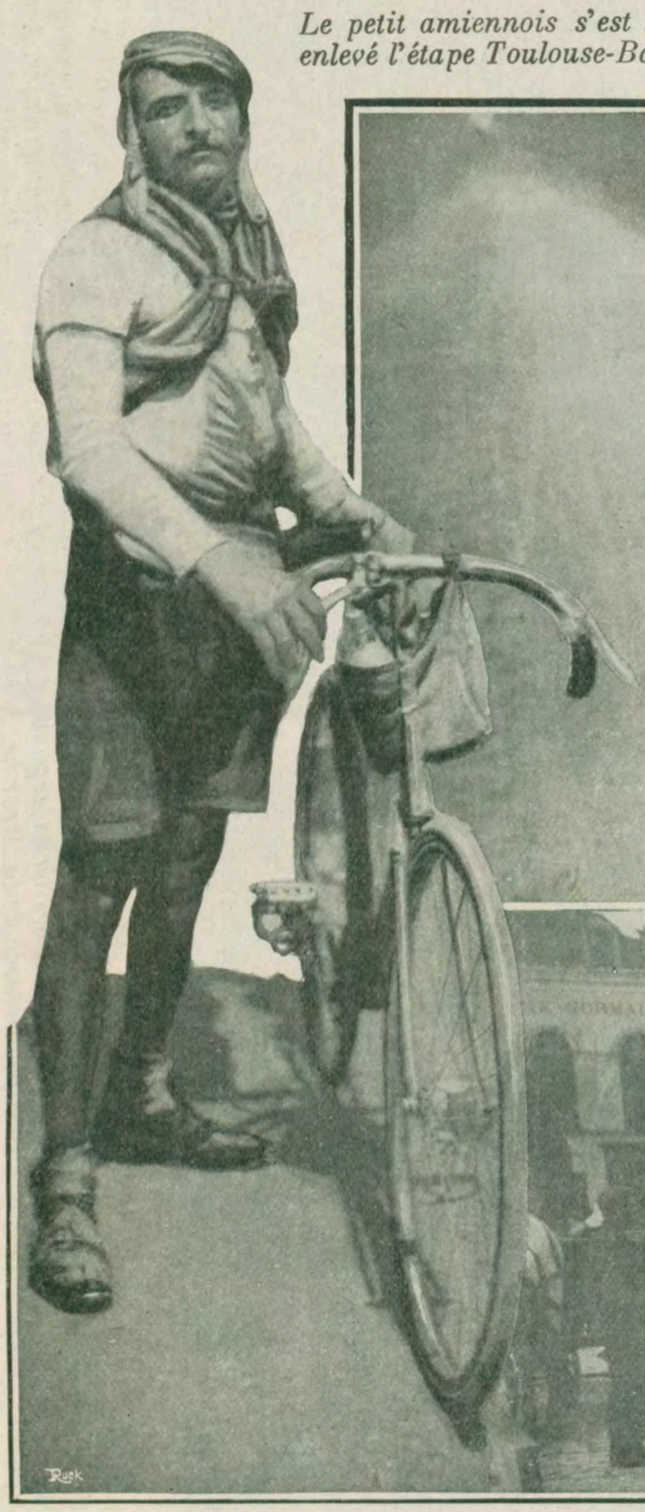
L'Aéro-Club de France offrait le 31 juillet un banquet en l'honneur des nouveaux légionnaires de la promotion des aviateurs. Ce fut, pour le vainqueur de la traversée de la Manche, l'occasion d'un nouveau triomphe. Notre photographie représente Blériot, répondant aux nombreux discours qui lui furent adressés. A sa droite, MM. Louis Barthou, Cailletet, Mme Blériot, MM. Millerand, Depasse, Lampué, le comte Récopé, Deutsch de la Meurthe. A sa gauche, le général Dalstein, sir Richard Wallace, MM. A. Ballif, Cortland Bishop, Hart O'Berg, Léon Bollée.

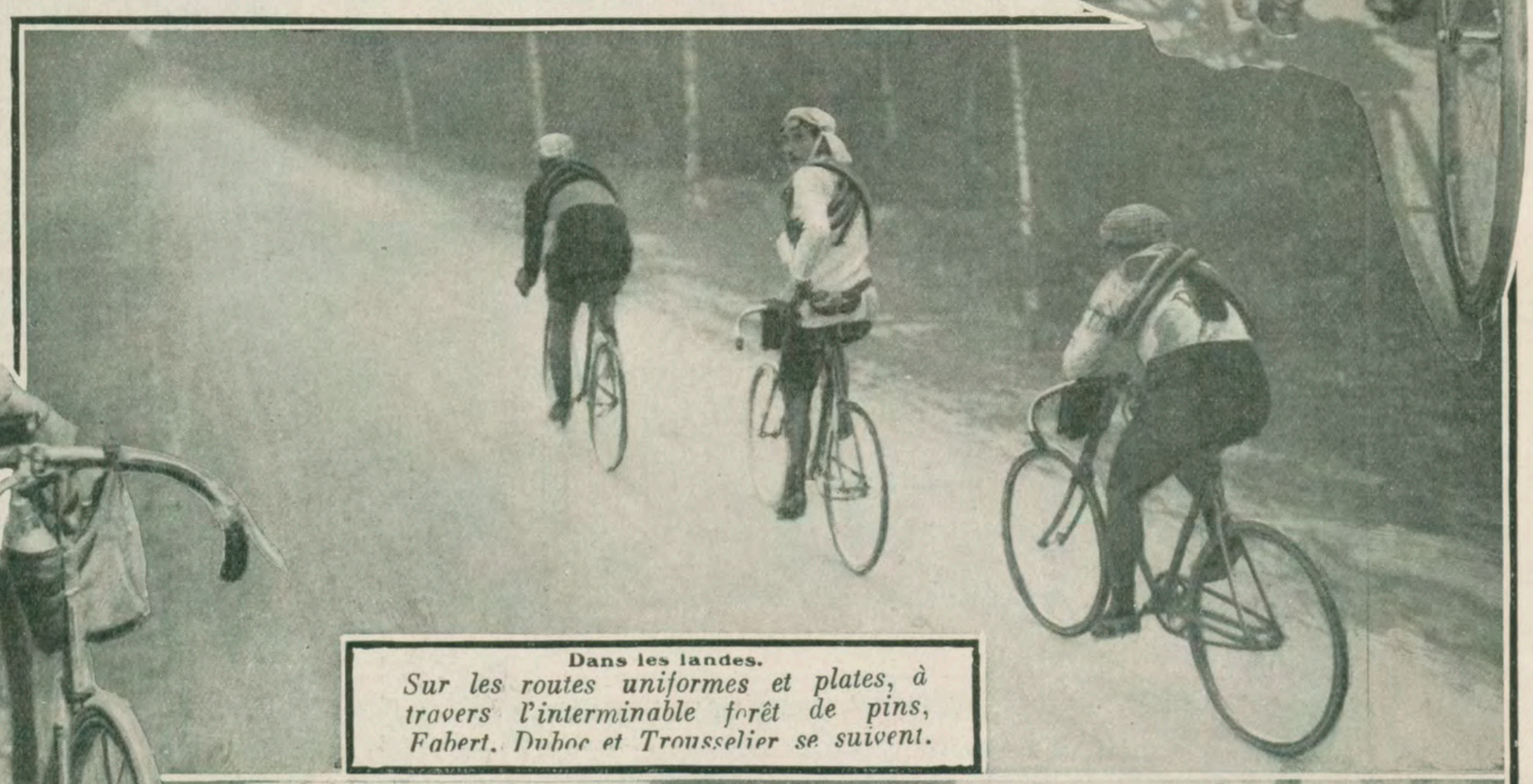
LE TOUR DE FRANCE



Arrivée de Ménager à Bayonne.

Le petit amiennois s'est classé cette année comme un excellent coureur. Il a enlevé l'étape Toulouse-Bayonne en 9 h. 59 m. A droite Ménager. Pneus Dunlop.





Dans les landes.

Sur les routes uniformes et plates, à travers l'interminable forêt de pins, Faber, Duboc et Trousselier se suivent.

Ernest Paul dit Faber.

Demi frère de François Faber, il s'est révélé cette année, en enlevant l'étape Nice-Nîmes, en 12 h. 43. Bicyclette Alcyon. Pneus Dunlop.

Le passage à Mont-de-Marsan.

Trousselier et Alavoine s'étaient échappés, mais ce dernier ayant cassé une roue, Faber et Duboc rejoignirent le groupe, et tous trois menèrent un train rapide, sans pouvoir toutefois empêcher Garrigou de les rejoindre.

LE TOUR DE FRANCE

1. Duboc, a gagné la treizième étape, Brest-Caen en 15 h. 2 m. Bicyclette Alcyon. Pneus Dunlop. — 2. Ernest Paut, au passage a niveau ae Tonnay-Charente. — 3. A l'inverse de l'an dernier, deux hommes seulement se trouvèrent à l'emballage au Pont de la Maye François; Faber l'emporta, gagnant l'étape Bayonne-Bordeaux, en 8 h. 2 m. Bicyclette Alcyon. Pneus Dunlop.— 4. Alavoine, a battu Ernest Paul à l'emballage à Toulouse en 10 h. 10 m. Bicyclette Alcyon. Pneus Dunlop. — 5. Trousselier passe le Pont de Tonnay-Charente. Peu chanceux au début, il a gagné l'étape Bordeaux-Nantes, en 12 h. 47 m. Bicyclette Alcyon. Pneus Dunlop.

La Vie au Grand Air

(Photographies de notre envoyé spécial.)

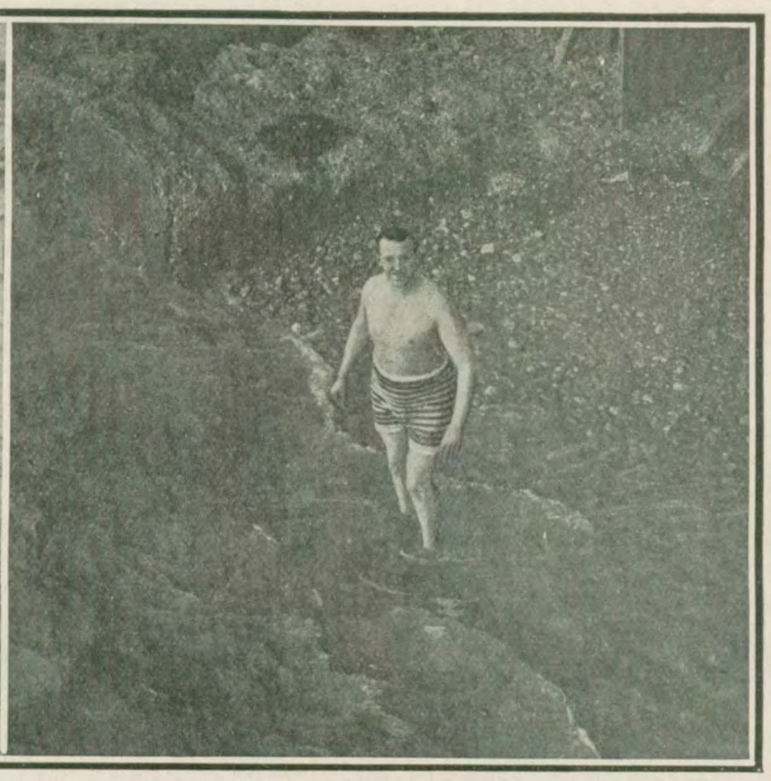
LE TOUR DE FRANCE 1909 EST GAGNÉ PAR FRANÇOIS FABER

1. Alavoine, qui a enlevé la 14e étape de Caen à Paris, et la deuxième place du classement général, bicyclette Alcyon, pneus Dunlop. — 2. Trousselier passe premier sous la porte de la Rochelle. — 3. Alavoine passe devant la statue de Napoléon Ier, à la Roche-sur-Yon. — 4. Garrigou, quatrième de la dernière étape, et second du classement général, bicyclette Alcyon, pneus Dunlop. — 5. Le deuxième peloton à la sortie de Versailles. — 6. Alavoine et Trousselier sont seuls en tête à la sortie de Mantes. — 7. François Faber, arrivé troisième dans la dernière étape, reste premier du classement général de la grande épreuve de l'Auto, ayant couvert les 4.087 kilomètres du Tour à une vitesse moyenne de 28 kilom. 655 à l'heure, bicyclette Alcyon, pneus Dunlop. — 8. Alavoine à la sortie de Versailles; il a lâché Trousselier et reste seul en tête. — 9. Alavoine à son arrivée au Parc des Princes.

LE HAVRE-TROUVILLE A LA NAGE

Mise à la mer d'un canot suiveur.

Chacun des concurrents était suivi par une barque portant managers et soigneurs. Fraternellement, Ooms aide Maas à pousser son canot à la mer.



Descente de Maas.

Avant de prendre le départ, Maas est venu se rendre compte si l'eau « est bonne ».

Ooms en action.

Ooms nage le « Trudgeon » qui est une nage très vite, mais très fatigante.

Ooms raconte aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*, les angoisses de sa course

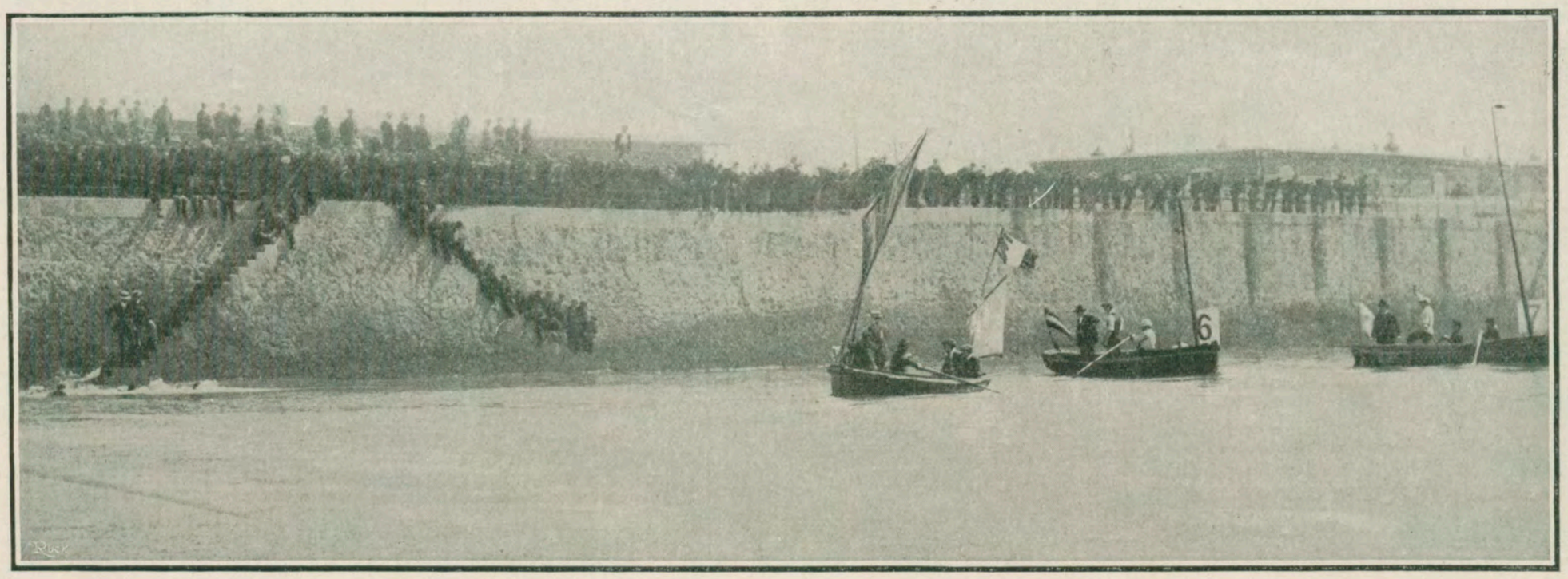
C'est avec le plus grand plaisir que je vais essayer de conter aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* ce que fut, cette année, la course du Havre à Trouville à la nage.

Et d'abord, je tiens à déclarer que cette épreuve est la plus dure, et de beaucoup, de toutes celles auxquelles il m'a été donné de participer. Certes, avant notre départ, l'on nous répétait de tous côtés que c'était folie de vouloir traverser l'estuaire à la nage; quant aux vieux loups de mer à qui l'on parlait de la chose, ils se contentaient de cligner de l'œil en ricanant d'un air sceptique; mais nous pensions tous, et moi le premier, que c'était là pure exagération, et nul de nous ne prévoyait les terribles défaillances qu'il faudrait surmonter avant d'atterrir enfin à la jetée de Trouville.

C'est à 9 h. 1/2, à peu près, que nous nous mettons à l'eau. Nos barques arborant nos numéros nous attendent et portent nos managers et nos soigneurs dont, quelques instants plus tard, nous allons avoir grand besoin. L'eau est singulièrement froide, et, bien

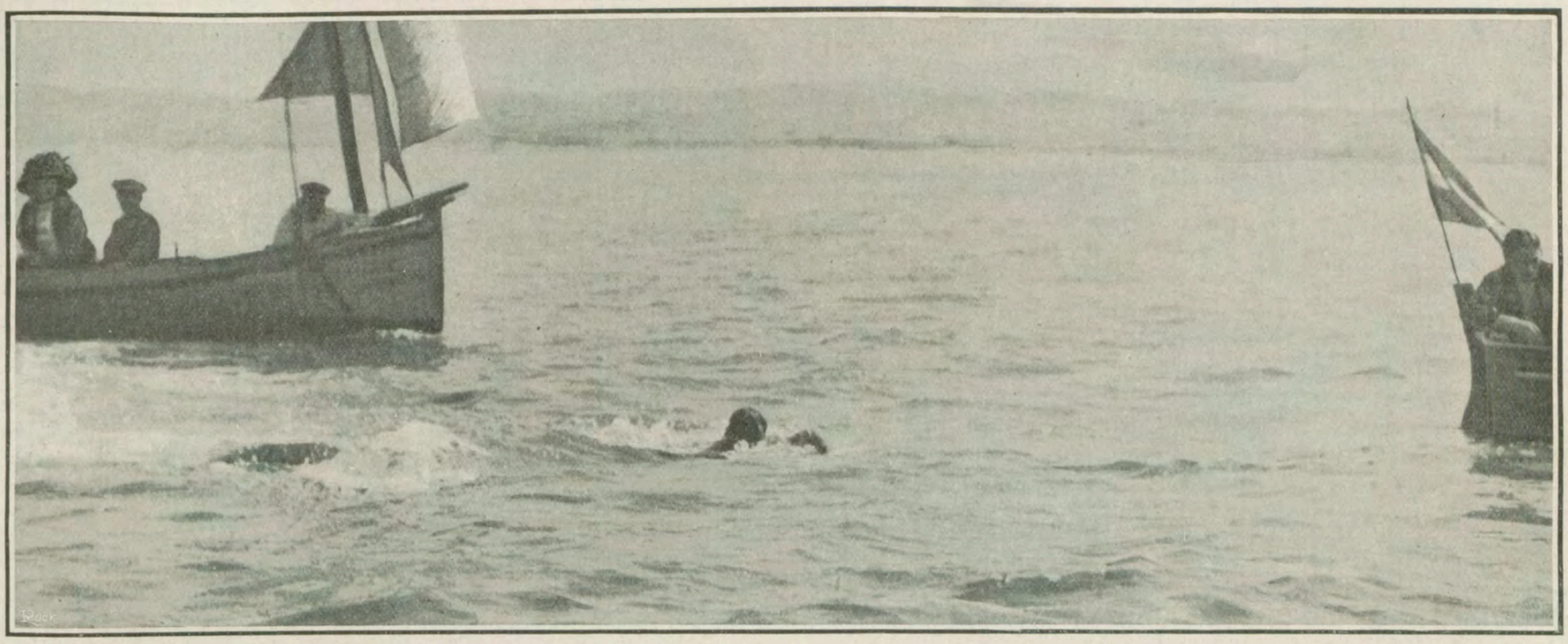
Maas en plein eau.

Maas, nage également le « Trudgeon », mais il se couche entièrement sur le côté.



Le départ de la course Le Havre-Trouville.

Les quatre concurrents, Ooms, Maas, Bonenfant, Léon Vasseur et Feláman, viennent de se jeter à l'eau pour la terrible randonnée de 25 kilomètres, que seuls, Ooms et Maas accompliront. A droite, les barques qui les suivront et leur donneront des soins pendant le trajet.



La lutte.

Après une defaillance qui lui a fait perdre 1.500 mètres, Maas a rattrapé Ooms malade à son tour. Trouville est tout proche, et les deux athlètes se livrent une lutte acharnée qui se terminera à l'avantage de Ooms, battant son concurrent d'une minute.

Boudin abandonne.

Boudin qui n'a pas pu résister au courant s'est laissé drosser à la côte et, à bout de forces, vient de remonter dans son canot.

qu'habitué aux températures de la mer du Nord, je ne pus m'empêcher de trouver que quelques degrés de plus feraient fort mon affaire. Par compensation, il est vrai, un implacable soleil incendie la mer et nous chauffe terriblement le crâne et les épaules.

Dès le début, j'avais pris la tête, suivi par Maas et loin, beaucoup plus loin, par Vasseur, Feldman et Boudin. Au bout de cinquante minutes à peu près, les officiels, dont le canot vient de nous rejoindre, me jettent quelques hurlements que, la tête presque continuellement sous l'eau, j'ai grand mal à comprendre : c'est Feldman et Boudin, paraît-il, qui, exténués, viennent d'abandonner la lutte et de grimper à bord de leurs barques.

C'est un triste présage, mais je me sens en pleine forme, et vents et marées peuvent se liguer contre moi, il me semble que rien ne m'arrêtera. Pourtant, le vent fraîchit et, brusquement, la houle se lève, faisant danser mon canot que je vois tanguer et rouler devant moi. Et c'est alors une lutte harassante contre la mer. Je suis seul, car Maas, pris de défaillance, est loin, malade, paraît-il, et tout près de renoncer à la lutte. Moi-même, furieusement ballotté par les vagues, brûlé par le soleil et l'eau de mer qui font lever de larges cloques sur ma peau, je suis à bout de forces. D'un effort, j'approche mon canot ;

— Feldman, je n'en puis plus, fais stopper, que je remonte.

— Non, reste ! me crie mon manager.

Et l'inexorable Feldman refuse de me recevoir à son bord, mais me tend une bouteille de champagne.

Un peu ragaillardi par le coup de fouet de l'alcool, je me remets en route, terriblement fatigué cependant, mais résolu à lutter jusqu'au bout et à vaincre quand même. Mais, profitant de mon arrêt, Maas, qui a, lui aussi, surmonté ses défaillances, est revenu sur moi à toute vitesse et, ayant comblé ses 1.500 mètres de retard, n'est plus qu'à une courte distance. En tournant la tête, porté sur une vague, j'aperçois les bras de Maas qui frappent l'eau en cadence et cette vue me remplit d'un courage nouveau. En de furieuses brassées, je repars, et quand enfin, n'en pouvant plus, je me sens incapable d'aller plus longtemps, le but était atteint et au-dessus de moi, la jetée de Trouville barrait le ciel de sa masse sombre. Il y avait cinq heures et plus que Maas et moi affrontions la mer.

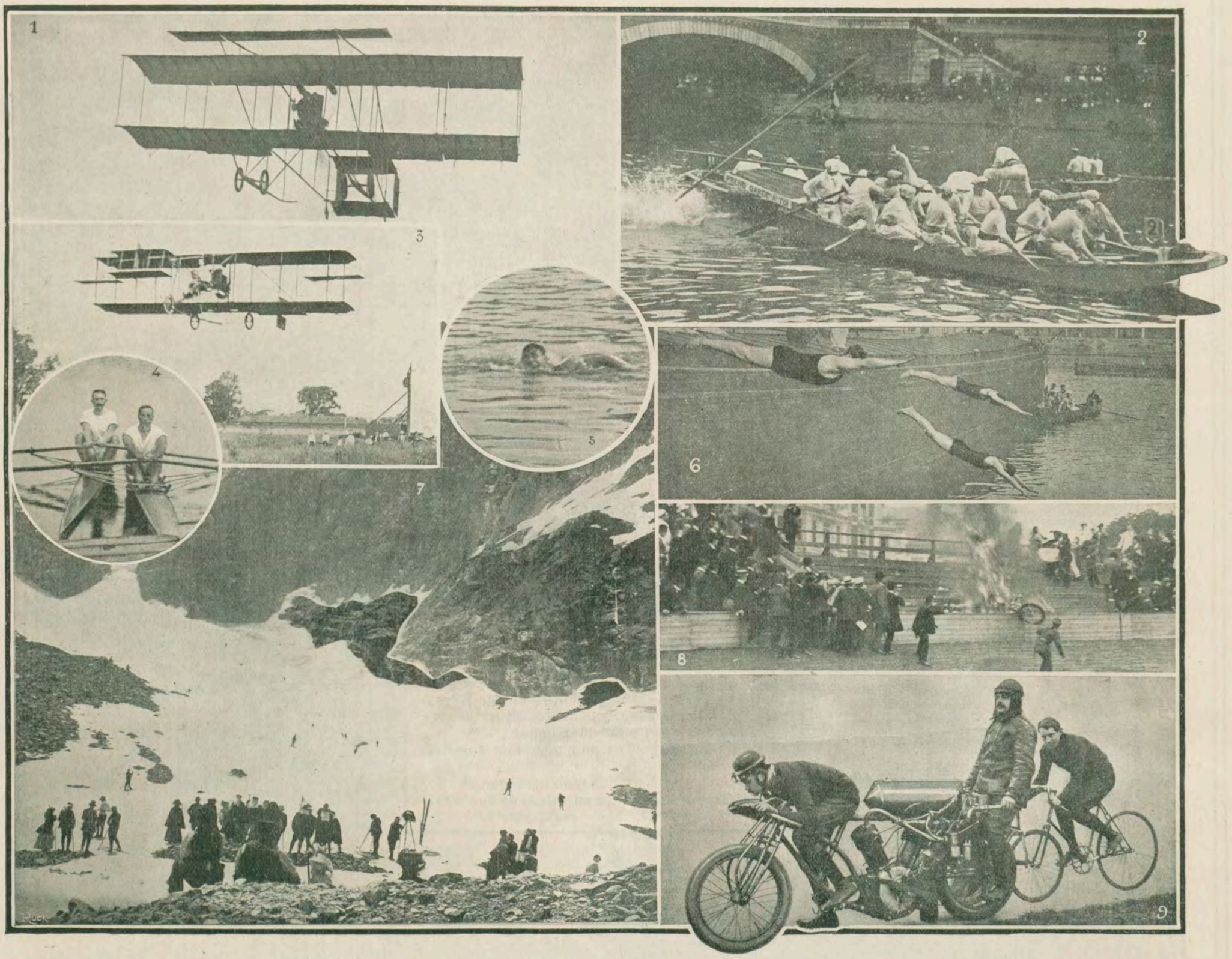
OOMS.

Sans rancune, et à l'année prochaine.

Le vainqueur Ooms et le bon colosse Maas se serrent la main sitôt arrivés, sur la jetée de Trouville.

Maas à la jetée de Trouville.

Maas, le glorieux second, s'arrête un instant pour dire bonjour à notre envoyé spécial qui suivit la course de bout en bout.



1. Sommer, sur un biplan Farman, a exécuté le 1er août au Camp de Châlons, un vol de 1 h. 50 m. 30 s., battant ainsi le record français. — 2. Un concurrent malheureux aux joutes lyonnaises qui se disputèrent le dimanche 25 juillet dernier, dans le bassin de l'Hôtel-de-Ville. — 3. Curtiss, le célèbre aviateur américain qui, le 17 juillet vola 52 minutes à Long Island (Amérique). — 4. Delaplane, champion de France d'aviron, et Stuart, vainqueur des Diamond sculls cette année aux régates de Henley. — 5. Decoin du S. C. U. F. qui dimanche dernier, à la fête nautique d'Asnières, remporta brillamment le Championnat de Paris des 500 mètres en 8 m. 40 s. — 6. Départ du Championnat de Paris de la course des 500 mètres.— 7. MM. Meilhon avaient organisé ces jours derniers à Cauterêts un concours... de skis! La neige était excellente, et les épreuves passionnantes, — 8. Le 18 juillet dernier, à Berlin, le réservoir d'un tandem éclatant au cours de la réunion cycliste fit dix morts et quarante blessés. — 9. Carl Verbist, champion de Belgique. qui fut tué en course, le 21 juillet, au vélodrome du Karreveld à Bruxelles.

Principaux résultats sportifs du 26 juillet au 1er août

AÉRONAUTIQUE

MARDI 27 JUILLET. — Sangatte. — Latham échoue en vue des côtes anglaises dans sa seconde tentative de la traversée de la Manche.

DIMANCHE 1er AOUT. — Châlons. — Sommer, sur un biplan Farman, reste 1 h. 50 m. 30 s., dans l'espace.

ATHLÉTISME

SAMEDI 31 JUILLET. — Londres. — Johnny Summers, met knock-out, après un combat de neuf rounds, Jimmy Britt.

DIMANCHE 1er AOUT. — Asnières (Natation). — *Championnat de Paris de 500 mètres* : 1. Decoin ; 2. Pernot et Hovemann, dead heat à trois longueurs.

Championnats de France et de Paris, de 100 mètres ; nage sur le dos : 1. Scholz, en 1 m 54 s. ; 2. Bignell, en 1 m. 57 s. ; Kœrber, en 1 m. 58 s. 2/5.

CYCLISME

MARDI 27 JUILLET. — Brest. — *Le Tour de France* (12e étape, Nantes-Brest, 321 kilomètres) : 1. Gustave Garrigou, en 11 h. 18 m. ; 2. François Faber, en 11 h. 25 m. ; 3. Vanhouwaert, en 11 h. 26 m.

JEUDI 29 JUILLET. — Caen. — *Le Tour de France* (13e étape, Brest-Caen, 424 kilomètres) : 1. Duboc, 15 h. 2 m. ; 2. Jean Alavoine, 15 h. 9 m. ; 3. François Faber 15 h. 9 m. 20 s.

DIMANCHE 1er AOUT. — Parc des Princes. — *Le Tour de France* (14e étape, Caen-Paris, 262 kilomètres) : 1. Alavoine 8 h. 52 m. ; 2. Trousselier, 8 h. 58 m. ; 3. F. Faber, 8 h. 58 m. 30 s. — Classement général : 1. François Faber, 37 points ; 2. Garrigou, 57 points ; 3. Alavoine, 66 points. 55 coureurs arrivés.

DIMANCHE 1er AOUT. — Parc des Princes. — *Scratch International.* — Finale : 1. Hourlier ; 2. Martin, à une longueur et demie ; 3. Devoissoux, à demi-longueur.

Prix du Tour de France (4.000 mètres, derrière entraîneurs à tandems). — Finale : 1. Poulain ; 2. Seigneur, à deux longueurs ; 3. Passerieu (crevé).

Course de Primes (6.666 mètres). — Finale : 1. Hommey ; 2. Léonard ; 3. Goven.

Handicap (3.200 mètres) : 1. Poulain (0) ; 2. P. Didier (70) ; 3. Bouma (115).

HIPPISME

LUNDI 26 JUILLET. — Tremblay. — *Prix La Flèche* 900 mètres, 10.000 francs et en outre 500 francs à l'éleveur) : 1. Cerba, au duc de Gramont (apprenti 2 kil 1/2 J. Bellett) ; 2. Reinhart, à une courte encolure. P. M. : gag., 104 fr 50 ; pl., 26 francs, 25 francs, 22 francs.

MARDI 27 JUILLET. — Chantilly. — *Prix Turenne* (2.100 mètres, 10.000 francs et en outre 500 francs à l'éleveur) : 1. Duc d'Albe, à M. Jean Joubert (G. Bartholomew) ; 2. Lieutel. à deux longueurs ; 3. Phocide, à deux longueurs. P. M. : gag., 28 francs ; pl., 14 fr. 50, 24 fr. 50.

MERCREDI 28 JUILLET. — Vichy. — *Prix de la Société d'Encouragement* (3.000 mètres, 10.000 francs, en outre 500 francs à l'éleveur) : 1. Pyrrhus, à MM. Caillault (Curry) ; 2. Veduto, à une longueur et demie ; 3. Balincourt, à deux longueurs. P. M. : gag., 23 fr.50.

VENDREDI 30 JUILLET. — Vichy. — *Prix de Longchamps* (2.000 mètres, 12.000 francs) ; 1 La Chananéenne à M. Ed. Gautier (A. Woodland) ; 2. Valmore, à deux longueurs ; 3. Vaudeville, à une longueur et demi. P. M. : gag., 25 fr. 50, pl., 11 francs, 20 francs, 22 francs.

DIMANCHE 1er AOUT. — Caen. — *Prix de la Société d'Encouragement* (3.000 mètres, 10.000 francs) : 1. Labiscotte, à M. Grenouillet (Ch. Childs) ; 2. Reine d'Or II, à une longueur et demi ; 3. Caroubier, à cinq longueurs. P. M. : gag., 10 fr. 50, pl., 5 fr 50, 5 fr. 50.

DIMANCHE 1er AOUT. — Vichy. — *Grand Prix de la Ville de Vichy* (2.000 mètres, 100.000 francs) ; 1. Chulo, à M. A. Henriquet (J. Childs) ; 2. Duc d'Albe, a deux longueurs et demie ; Messaouda, à trois longueurs. P. M. : gag., 18 fr. 50, pl., 8 fr. 50, 10 francs, 7 fr. 50.

DIMANCHE 1er AOUT. — Ostende. — *Grande course de haies d'Ostende* (3.000 mètres, 10.000 francs) : 1. Clovisse, à M. A. Veil-Picard (Parfrement) ; 2. Le Thorion, à deux longueurs ; 3. Vœ Victis, à une demi-longueur, P. M. : gag., 15 fr. 70, pl., 7 fr. 40, 7 fr. 20, 14 fr. 70.

NOTRE NUMÉRO DE L'AVIATION

A l'occasion de la grande semaine de Reims, nous publierons un numéro spécial. Ce numéro consacré entièrement à l'Aviation, portera la date du 21 août, il comprendra 24 pages et en outre une couverture et des illustrations en couleurs. Il ne sera vendu que un franc.

LE MEETING DE DEAUVILLE

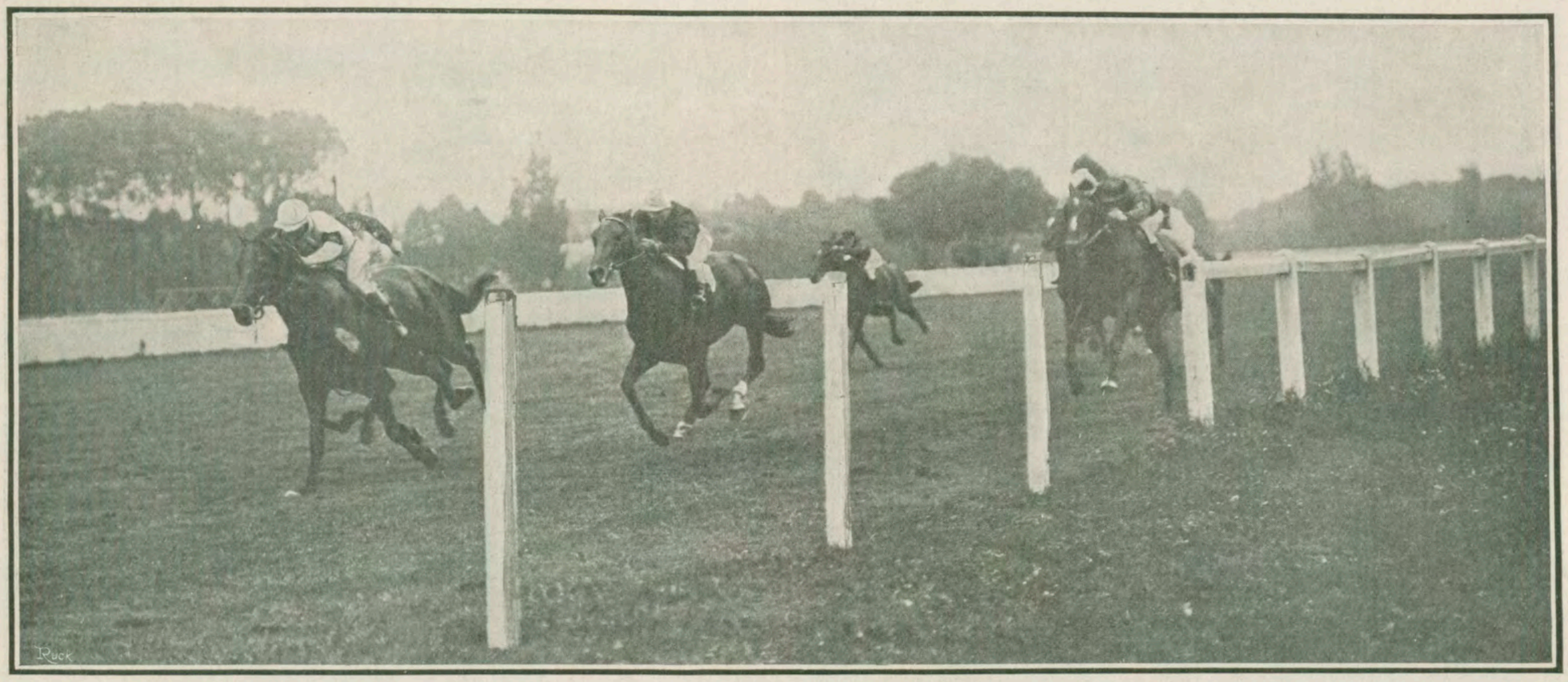
Le Military de Deauville.
Golden Plunder, à M. Beaudesson, monté par M. Augrin, a enlevé la 1re place à Poniatowski.

Le 1er Prix de la Société des Steeple-Chase (5.000 francs, 3.600 mètres). Le saut du drop.
Rosita III à M. James Hennessy (G. Parfrement) a battu facilement de six longueurs Hypnos.

Le Prix de la Reine Mathilde (haies, 20.000 francs, 3.000 mètres). Le départ.
Marcassite III au comte de Ganay (A. Benson) n'a pas eu de peine à triompher, malgré un bon retour de Sea King. Dans le rond, Deleyer ramené dans la voiture du starter, après sa chute avec Gab.

Le Prix Monarque et l'Omnium des deux ans

Nous donnons aujourd'hui seulement, l'article de notre collaborateur sur la dernière réunion de Maisons-Laffitte, qui aurait dû paraître la semaine dernière

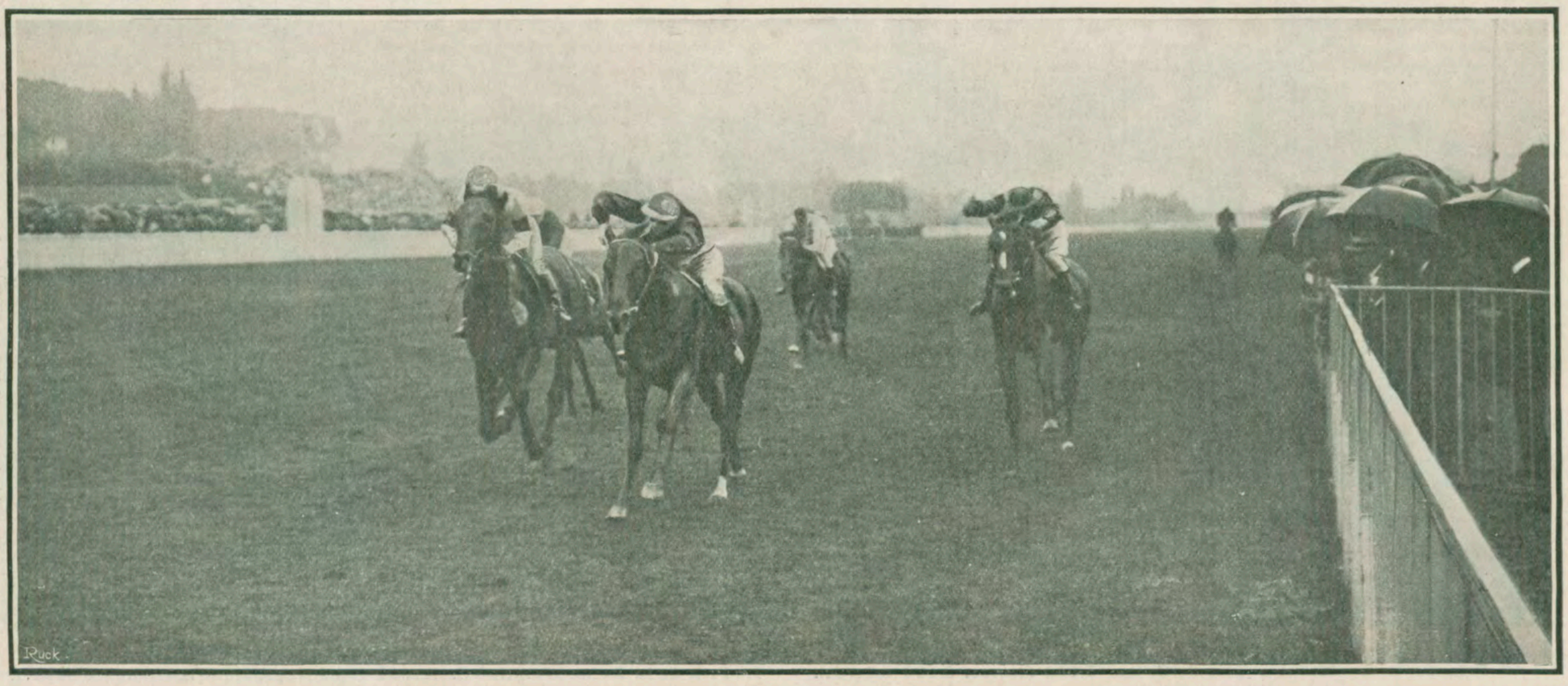


L'Omnium des 2 ans (25.000 francs, 1.100 mètres), Maisons-Laffitte, 25 juillet 1909. — Un passage.

Ramesseum, le vainqueur du Prix Le Sagittaire, est en tête, précédant Styrie. En troisième position, Marsa commençant à donner son effort.

La Société sportive a clôturé sa saison d'été par une très belle et très importante réunion qui fait avec celle du dimanche précédent un agréable contraste. De celle-là, il y a bien peu de chose à retenir et on pourrait la passer sous silence, s'il n'était utile de constater en passant l'indigence de son programme. Trois prix à réclamer et 26.000 francs effectivement distribués aux propriétaires gagnants, c'est pour une réunion dominicale un menu bien mince et, pour tout dire, à l'heure actuelle, inacceptable. Certes, le parallèle avec la Société sportive et les 86.000 francs d'allocations qu'elle offrait dimanche dernier ne serait pas équitable. Il est entendu que la Société du demi-sang doit au trotting la plus grosse part de ses ressources, et que les courses au galop ne doivent être pour elle qu'un moyen et une source de bénéfices. Mais il y a cependant une mesure à observer, et il est inadmissible que les propriétaires de chevaux de pur sang, qui sont bien loin dans l'ensemble de faire leurs frais, soient mis à contribution au delà du nécessaire et n'aient pas une part équitable des recettes qu'ils contribuent à faire encaisser. La Société de Sport de France, dont les efforts sont si intéressants, qui distribue parfois, un simple mercredi, 36.000 francs de prix, ne dispose d'aucun jour férié, dont elle saurait faire pourtant un si bon usage, et la Société du demi-sang en a trois. Cette situation très privilégiée lui impose vis-à-vis du public et des propriétaires des devoirs sérieux. Rendons-lui cette justice qu'elle les a généralement fort bien remplis. Le lundi de la Pentecôte et le 14 juillet sont dotés de programmes très attrayants et qui ne méritent que des éloges. Le prix Flying Fox, porté cette année à 40.000, est un effort méritoire qu'il serait injuste de passer sous silence. Mais il n'en reste pas moins un pas nouveau à franchir, et il est indispensable que ce programme du troisième dimanche de juillet, vraiment parcimonieux et archaïque, devienne digne des précédents. La nouvelle association des propriétaires de chevaux de pur sang trouvera là, si besoin est, une excellente occasion de faire valoir les droits de ses adhérents et d'exercer une action utile.

Mais revenons à la dernière journée de Maisons et aux deux événements sportifs qui l'ont marquée. Le prix Monarque, qui soulevait quelques intéressantes questions, ne les a



L'arrivée de l'Omnium.

Comme l'on peut s'en rendre compte, l'arrivée fut des plus chaudes, car au poteau ordinaire, Marsa prenait l'avantage, et malgré la très belle défense de Ramesseum, l'emportait d'une tête. Saint Yves, troisième, à une longueur et demie.

Prix Monarque (40.000 francs, 2.000 mètres). Maisons-Laffitte, 25 juillet 1909. L'arrivée.

Chulo, qui a pris l'avantage dès le poteau ordinaire, gagne aisément de trois longueurs, devant Mehari et Hérouval.

pas toutes résolues : Alexis, qui avait fait si bonne figure à Chantilly, devait, à quatorze livres d'écart, finir tout près de Negofol, avant ou derrière lui, et nous donner de toute manière la mesure exacte de sa supériorité. Ni l'un ni l'autre n'ont fait la course qu'on attendait et il n'y a aucune conclusion à tirer de performances très vraisemblablement inexactes. Il est fort possible qu'une course de 2.000 mètres ne soit pas dans les moyens du fils de Childwick, mais de toute manière son inaptitude pour le terrain lourd est trop connue pour qu'il ait besoin d'une autre excuse. Un peu décevant donc en ce qui touche Alexis et surtout Negofol, le résultat du prix Monarque a, en revanche, réhabilité un concurrent de Chantilly, Mehari, dont la place à deux longueurs devant Hérouval à quatre livres paraît enfin marquer la vraie limite, jusqu'ici encore imprécise. Mais le héros du jour a été le gagnant Chulo. Non pas que sa victoire d'hier soit une révélation, mais elle démontre du moins son aptitude à se tirer d'une course rondement menée et fait disparaître la dernière objection qui subsistait contre lui. Il est hors de doute désormais que nous nous trouvons en présence d'un vraiment bon cheval, et l'un des meilleurs de l'année.

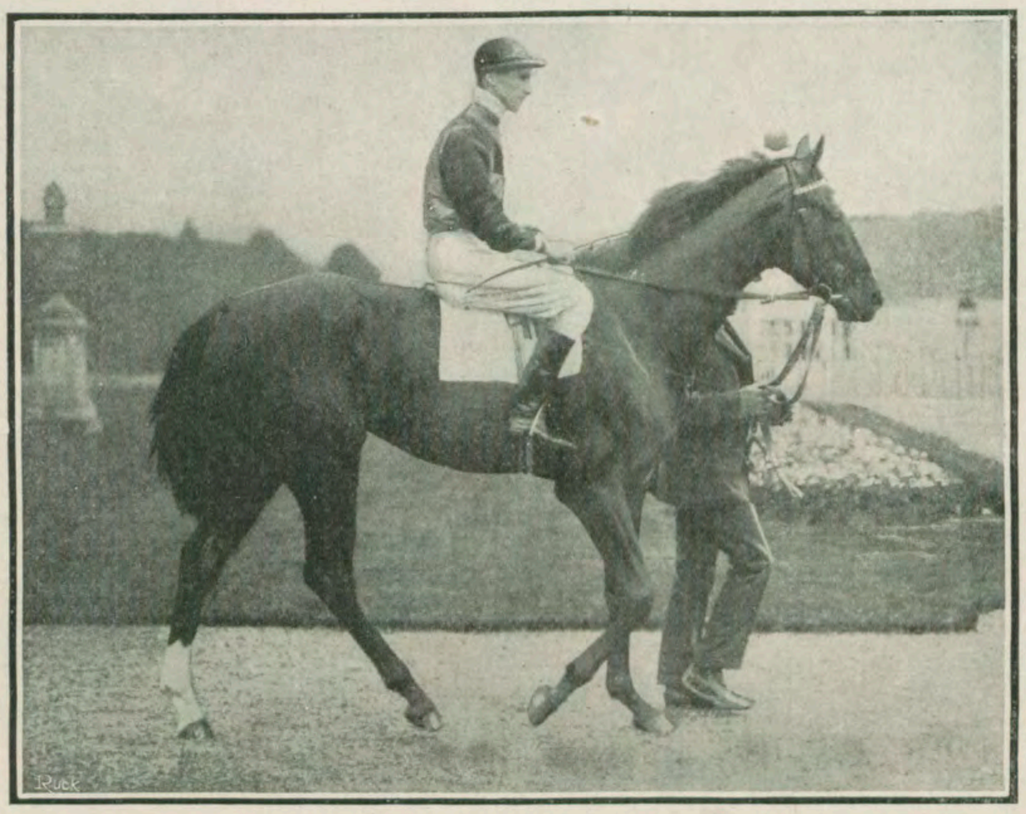
L'Omnium des deux ans qui suivait le prix Monarque est la première épreuve importante ouverte en France aux deux ans. Si, en limitant à 5.000 francs les allocations offertes aux jeunes chevaux pendant le premier mois, les dirigeants du sport ont pensé retarder le début des sujets d'élite, leur attente a été bien mal remplie. Cette année, comme l'an dernier, les concurrents de l'Omnium, à bien peu d'exceptions près, avaient déjà fait leurs débuts et leurs preuves, et on ne peut que s'en féliciter, car entre poulains ou pouliches possédant déjà l'expérience de la course publique, la rencontre a toute chance d'être plus régulière et plus concluante. Celle qui mit en présence Marsa et Ramesseum, si faible qu'ait été l'avantage de la pouliche, a donné, à ce qu'il semble, un résultat des plus exacts. Marsa a paru dominer ses adversaires, puis Ramesseum a eu le meilleur à son tour, pour succomber finalement contre un vigoureux retour de Marsa. Ramesseum, dans le prix Le Sagittaire, précédait Coup de Vent d'une longueur ; cette fois, Saint-Yves, qui est aussi près que possible de Quitte et par conséquent de son dead heater Coup de Vent II, finit à une longueur et demie du poulain de M. Vanderbilt, qui semble bien par conséquent avoir couru dans les deux occasions la même forme. Ce qui ressort surtout de tous ces rapprochements, c'est la supériorité de Windsor sur tout ce que nous avons vu jusqu'ici. La désinvolture avec laquelle il a battu Quitte et Saint-Yves le placerait assez loin devant Marsa. Mais la manière du fils de Flying Fox rappelle singulièrement celle d'Agha et il y a bien des chances pour qu'il ne soit qu'un excellent flyer. Sa camarade d'écurie Marsa a peut-être plus de ressources et d'avenir.

A quel rang faut-il placer Magali, la gagnante du Grand Critérium d'Ostende ? C'est ce qu'il est actuellement impossible d'apprécier, la valeur de ses adversaires étant peu et mal connue. Sa course de début à Compiègne ne nous fournit aucune indication, car la fille de Perth et Mireille n'y a très certainement pas donné sa mesure, puisqu'elle précède de loin à Ostende Constitution, qui l'avait battue d'une encolure le premier jour. Il faut espérer en tout cas que ce succès plein de promesses dissuadera M. Caillault d'une liquidation complète et qu'après une période ingrate, son écurie reprendra la place importante qu'elle a si brillamment occupée pendant longtemps.

STUART.

Marsa, gagnante de l'Omnium.

La pouliche de M. Edmond Blanc a nettement gagné l'Omnium des deux ans, avec une vaillance du meilleur augure pour l'avenir.

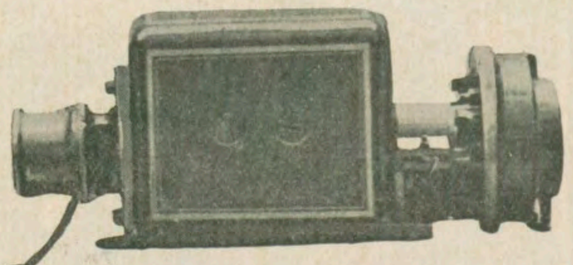


Le gagnant du Prix Monarque.

Chulo, le gagnant du Prix Monarque, gagna sa course de façon remarquable. Il sera intéressant de le voir aux prises avec les chefs de file de son année.

L'ÉCLAIRAGE DES VOITURES

Avec la dynamo « Phi » Blériot, on peut éclairer les phares et toutes les lanternes extérieures et intérieures de la voiture



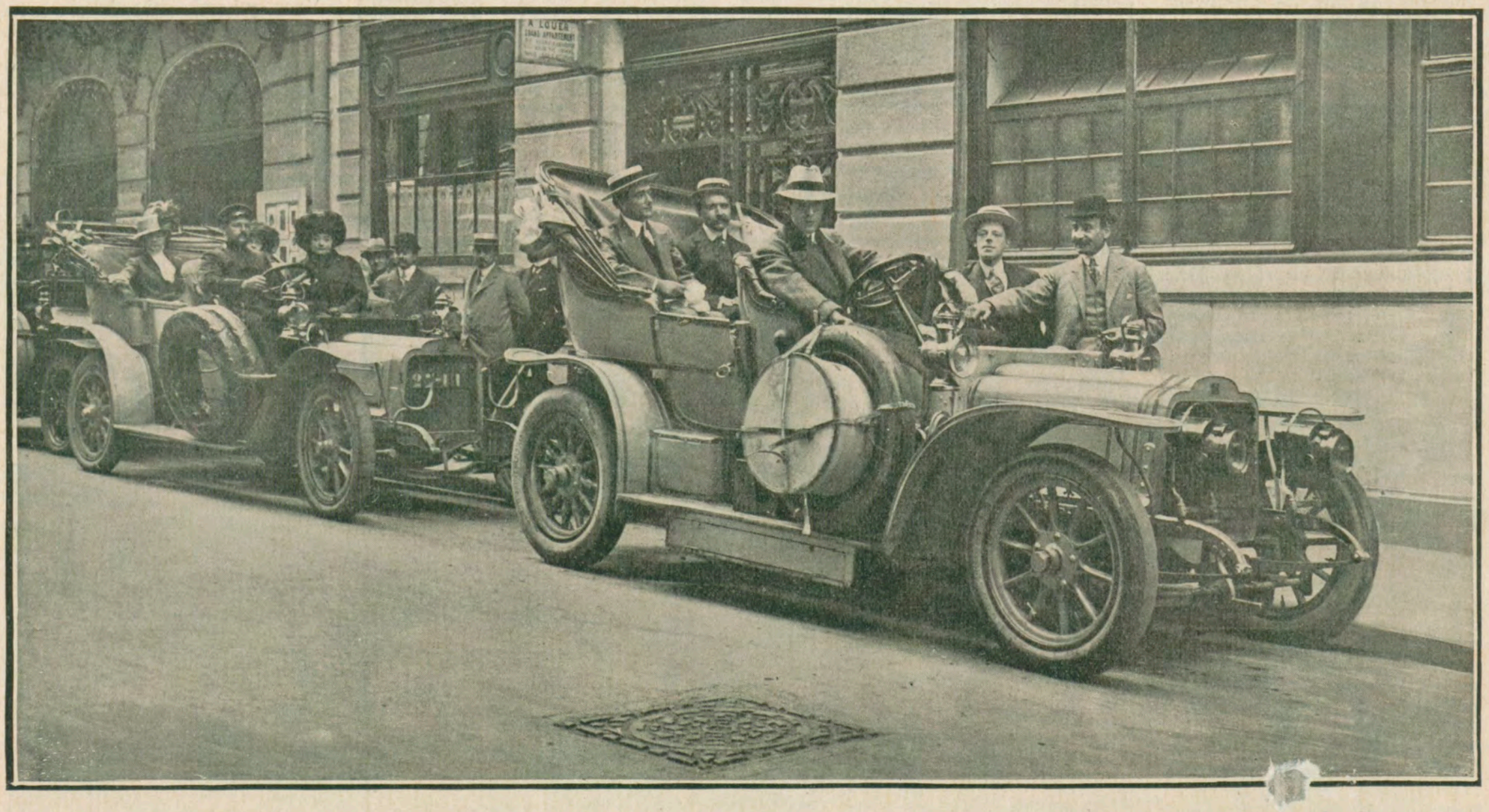
La dynamo « Phi » Blériot reliée aux phares et aux lanternes avant et arrière, etc., donne un éclairage régulier et intensif.

Tandis que le monde entier vient d'être ému à la nouvelle du retentissant exploit accompli par M. Blériot, il est peu des admirateurs de son intelligence, de son génie, qui savent combien il apporta dans tout ce qu'il entreprit de persévérance, d'esprit de suite et comment les entreprises dont il fut la tête et dont il est toujours chef connaissent une prospérité croissante.

Le triomphateur en aéroplane est l'homme qui créa les phares acétylène pour l'éclairage des automobiles. Les lanternes et phares Blériot sont suffisamment connus pour que nous n'ayons point besoin de donner sur leur valeur une appréciation. M. Blériot, qui vient de nous prouver qu'il est toujours à l'avant-garde du Progrès, continuait en cette branche ses recherches, et sa dernière application est l'une des plus utiles, des plus pratiques, parmi celles qu'il vulgarisa. Désormais, l'intérieur de nos voitures, aussi bien que la route qu'elles suivent, pourront être subitement illuminés par la simple manœuvre d'un bouton électrique. L'éclairage peut être encore plus puissant que celui des phares et ceci grâce à une minuscule dynamo d'une merveilleuse simplicité qu'actionne le moteur.

Employée déjà par S. M. l'Empereur de Russie, S. A. le prince Orloff, S. A. le prince Bibesco, le prince Radziwill, MM. Delaunay-Belleville, etc., la dynamo « Phi » Blériot apporte à notre bien-être une nouvelle amélioration ; il convenait d'adresser ici à l'homme dont elle porte le nom un sincère remerciement.

LE TOUR DE FRANCE D'*ARSÈNE LUPIN*



Le départ devant l'Athénée.

Après plus de deux cents représentations à Paris, Arsène Lupin, *le grand succès de Maurice Leblanc et Francis de Croisset, est parti pour le Tour de France. C'est sur des automobiles Mors que cette tournée triomphale s'accomplit. M. Brûlé, le fougueux Lupin, est au volant de la première voiture; derrière le capot, on aperçoit M. Abel Deval, directeur de l'Athénée, et M. Francis de Croisset.*

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* Camille LECESTRE.